50

GAZETY WOJENNE

Unikalna kolekcja z II wojny światowej

Bombardowanie Rzeszy

Życie codzienne

Niemcy pod gradem bomb

Świadkowie mówią

Relacje tych, którzy to przeżyli...

Widziane z bliska

Polemika USA - Wielka Brytania

Postacie

Eaker

Tego dnia 24 lipca 1943



Ówczesne gazety zreprodukowane w całości

„Załoga" - 14 sierpnia 1943
„Kurjer" - 28 września 1943
„Gazeta Polska" - 28 listopada 1943

cena 4,29 zł **co tydzień** ISSN 1505-0122 INDEKS : 343765

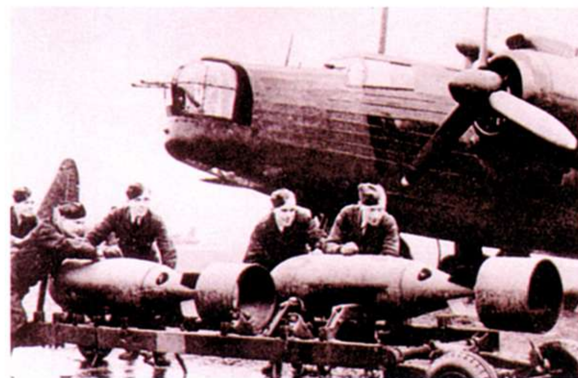
Rzesza w ogniu i łzach

Już od roku III Rzesza nękana jest nalotami bombowymi. Przybiorą one na sile od 1943 roku, po konferencji w Casablance. Od tej pory dzień i noc na Niemcy padać będą alianckie bomby.

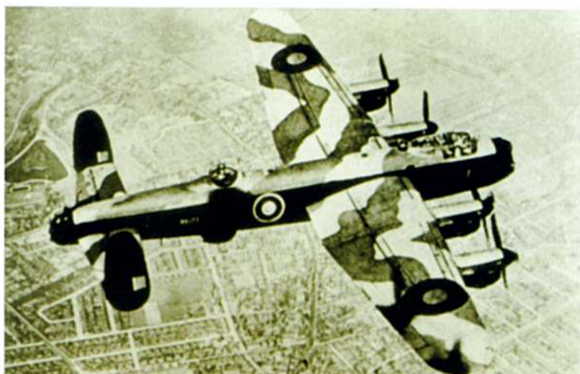
W styczniu 1943 r., w trakcie alianckiej konferencji w Casablance, została określona hierarchia celów przewidzianych w ofensywie lotniczej na Niemcy. Przedstawiało się to następująco: w pierwszej kolejności miano zbombardować bazy okrętów podwodnych, w drugiej - fabryki pracujące na rzecz lotnictwa, w trzeciej - najważniejsze węzły komunikacyjne, w czwartej - rafinerie i zakłady wytwarzające materiały pędne, w piątej - fabryki zbrojeniowe i pracujące dla potrzeb wojska. W czasie konferencji doszło do różnicy zdań co do metod bombardowania. Dowódcy amerykańskiego lotnictwa uważali, że najlepsze wyniki będzie można uzyskać przy nalotach dziennych i sprzeciwiali się przyłączeniu do taktyki RAF-u polegającej na prowadzeniu dywanowych nalotów na miasta. W planach alianckiego naczelnego dowództwa lotnictwo amerykańskie miało bombardować niemieckie fabryki i urządzenia przemysłowe w dzień, natomiast RAF - niemieckie miasta w nocy. Po konferencji w Casablance dowódca brytyjskiego lotnictwa bombowego marszałek Arthur Harris stwierdził: „Casablanka usunęła ostatnie moralne wątpliwości – w sprawie bombardowań otrzymaliśmy wolną rękę. Bezwzględny priorytet otrzymuje zwalczanie U-bootów i niszczenie ich baz, ponieważ dopiero zwycięstwo aliantów w bitwie o Atlantyk umożliwi wielkie operacje przeciwko wojskom niemieckim w Europie".

Jeszcze w czasie trwania konferencji w Casablance dochodzi do pierwszego nocnego nalotu dywanowego na bazę niemieckiej marynarki wojennej w Lorient we Francji. Pomimo znacznych sił, jakie alianci zaangażowali w akcji, straty niemieckie były niewielkie. W dwa dni później Niemcy odpowiadają pierwszym od dwóch lat nalotem na Londyn. Z kolei w godzinach rannych 27 stycznia 1943 r. nad niemiecką bazę morską w Wilhelmshaven nadlatuje 91 samolotów typu B-17 i B-24 należących do amerykańskich sił powietrznych.

▲ 14 maja 1943 r. Dzienne bombardowanie bazy morskiej w Kilonii.
(DITE/USIS)



▼ Ładowanie ciężkich bomb na pokład brytyjskiego bombowca.
(zbiory prywatne)



▲ **Brytyjski bombowiec typu *Avro Lancaster*.**
(zbiory prywatne)



▶ **Gen. Arnold stał na czele amerykańskiego lotnictwa w Europie.**
(zbiory prywatne)

Tymczasem w grudniu 1942 r. siły brytyjskie poczynają się wyczerpywać. Zjednoczone Królestwo nie dysponuje już środkami ekonomicznymi, które pozwoliłyby mu na konstrukcję nowych bombowców, dla zastąpienia tych, które zdziesiątkowała niemiecka obrona przeciwlotnicza. Lotnictwo brytyjskie staje się powoli otchłanią finansową, spotęgowaną ogromnymi stratami wśród załóg, jakie ponosi RAF.

Ogromny potencjał USA

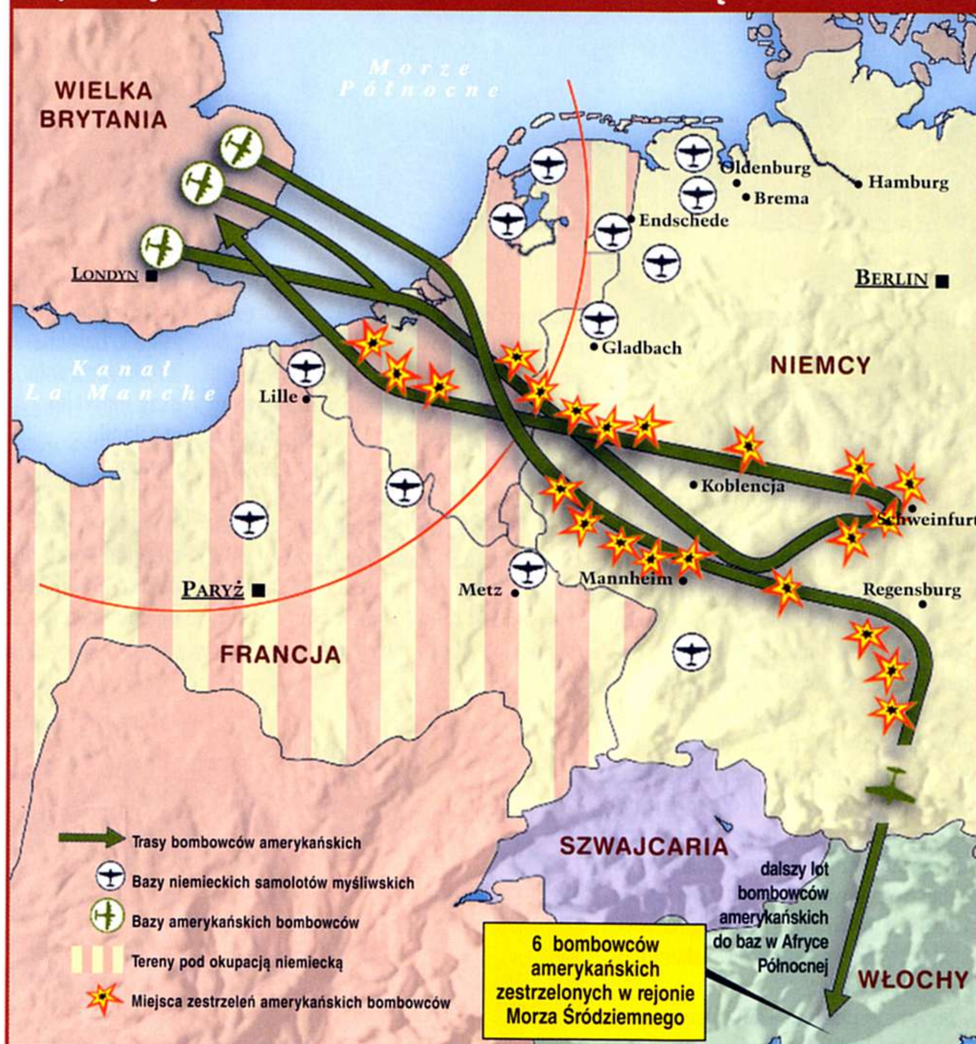
Potencjał przemysłowy Amerykanów jest nienaruszony. „Totalny wysiłek wojenny" proklamowany przez Roosevelta 26 maja 1941 r., wspomożony dziesiątkami milionów dolarów pochodzących z subwencji społeczeństwa i wsparcia finansowego gigantycznych koncernów produkcyjnych na miarę General Motors czy Forda sprawia, że w Stanach Zjednoczonych rusza masowa produkcja samolotów typu *Liberator* czy B-17 („latające fortece"). Na konferencji w Casablance Roosevelt i Churchill uzgadniają, że dalsze prowadzenie nalotów na Rzeszę nieodzowne będzie jedynie w przypadku przygotowań do desantu w Europie. Co więcej, za konieczność zdolną przyspieszyć bieg wydarzeń uznają bezpośrednie uczestniczenie w nim wojsk amerykańskich. Stany Zjednoczone dysponują już 11 tys. samolotów, wyszkolono 200000 personelu (u schyłku wojny jego liczba osiągnie aż 2400000) i 1000000 mechaników. W styczniu 1943 r. Ameryka nie spełnia już wyłącznie roli arsenału Zjednoczonego Królestwa. Dojrzała do przyłączenia się do walki powietrznej prowadzonej przez RAF przeciwko Rzeszy.

Strategia i realia

Zgodnie z zawartymi umowami, począwszy od 1943 r. Niemcy są celem nieprzerwanej ofensywy powietrznej. Jej rozpoczęcie pociąga za sobą konieczność rozwiązania wielu problemów natury organizacyjnej i strategicznej: wybór między bombardowaniami nocnymi i podczas dnia, jedność dowodzenia, precyzyjne określenie celów ataków. Stają się one tym bardziej palące, że w miarę upływu czasu przeciwnik stawia coraz większy opór.

Dowódca brytyjskiego *Bomber Command*, marszałek Harris, od 1942 r. broni taktyki „bombardowania strategicznego", lub „bombardowania strefowego". Chodzi w niej o przeprowadzanie działań o z góry określonym zasięgu, wyznaczonym przez Ministra Wojny i - osobiście - przez Harrisa. Cele do bombardowań są wybierane ze względu na ich znaczenie strategiczne, a celem akcji staje się ich doszczętne zniszcze-

Operacja „Duble Strike" - nalot na Rzeszę 17 VIII 1943 r.



Czy wiesz, że...

Przysięga niemieckich grup myśliwskich zawierała słowa: „Zobowiązujemy się przy każdej misji zniszczyć co najmniej jeden aliancki bombowiec, taranując go, jeżeli zawiedzie broń". Proponowano dwa sposoby: lądowanie na skrzydle B-17 i załamanie go własnym ciężarem oraz zdruzgotanie steru bombowca swym śmigłem!. Marszałek Göring dziwił się, iż takie „sprytne" rozwiązania nie zostały zaproponowane wcześniej.



nie. Samoloty startują z różnych baz, spotykają się w wyznaczonym punkcie, formują grupy, które zbierają się w pobliżu wyznaczonego celu. By ograniczyć do minimum straty w załogach, Brytyjczycy skłaniają się raczej ku bombardowaniom nocnym, czemu Amerykanie, a zwłaszcza generał Eaker, dowódca amerykańskiej 8 Armii Powietrznej, kategorycznie się sprzeciwiają. W ich mniemaniu przyjęta przez Brytyjczyków taktyka jest mało skuteczna, gdyż noc nie sprzyja orientacji wzrokowej. A przecież od 1943 r. Brytyjczycy dysponują nowoczesnymi radarami, które niezwykle poprawiły jakość namierzania celu. Prym wśród nich wiedzie *oboe*: pierwsza stacja radarowa, nazywana przekornie „kotem" zapewnia skuteczne naprowadzanie samolotu na cel. Właściwa trasa sygnalizowana jest przez ciągły dźwięk. Jeżeli pilot oddala się od niej w lewo, słyszy kreski alfabetu Morse'a. Jeżeli w prawo - kropki. Kolejna stacja, „mysz" mierzy czas, jaki potrzebują sygnały „kota", by zostać wysłane z samolotu i powrócić. W chwili, gdy samolot znajduje się nad celem, „kot" daje rozkaz ataku.

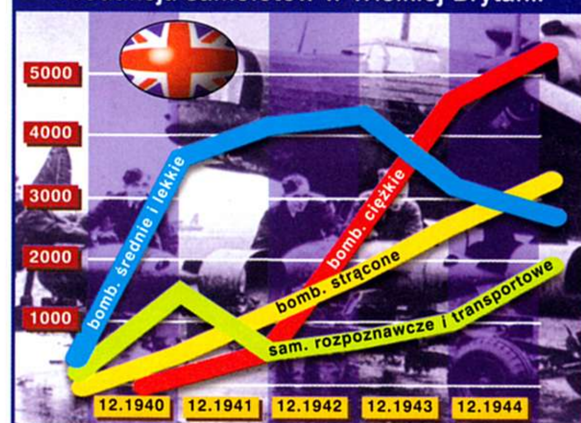
Bombardowania dodatkowo zyskują na skuteczności wraz z nieustannym doskonaleniem uzbrojenia.

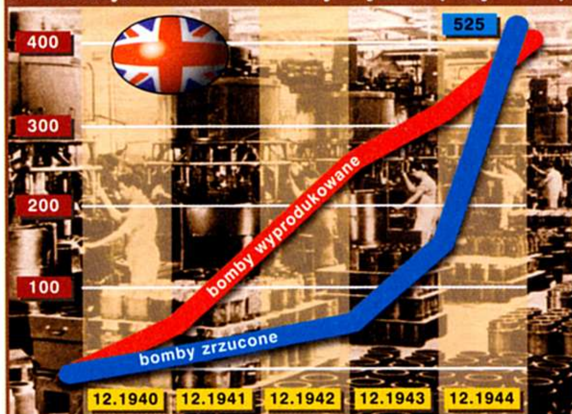
System „H-25" został zastosowany po raz pierwszy nad Hamburgiem. Nazwą tą określano radar zainstalowany w samolotach. Pilot odbierał nadawany z ziemi obraz terenu i porównywał go z mapami terenowymi. Owa technika sprawdzała się przede wszystkim w miastach i w strefach precyzyjnie oznakowanych na mapach. Niektóre regiony rolnicze czy lasy były słabo widoczne: niezbędne stawało się dodatkowe oświetlanie terenu za pomocą rac i bomb oświetlających, które - począwszy od 1943 r. - zrzucane były przez *Lancastery* poprzedzające bombowce. Owo oświetlenie terenu pozwalało pilotom na zlokalizowanie stanowisk artylerii przeciwlotniczej oraz na skoncentrowanie się na celu przez 30-50 minut.

Bombardowania dodatkowo zyskują na skuteczności wraz z nieustannym doskonaleniem uzbrojenia: bomb burzących *Blockbuster* („wybebeszaczy budynków") - o wa-

▲ Piloci amerykańscy przygotowują się do wylotu na misję.
(DITE/USIS)

◄ „Kiedy? To zależy od was" - afisz brytyjski z 1943 roku.
(zbiory prywatne)





▶ **Minister przemysłu zbrojeniowego Rzeszy Albert Speer i członkowie organizacji Todt z wizytą na zniszczonej 17 maja 1943 r. nalotem 617 Eskadry RAF-u tamie w Möhne (zagłębie Ruhry).**
(AKG)

▶ **Oznaka pilota amerykańskiego bombowca.**
(zbiory prywatne)

▶ **Stanowisko ciężkiego działa niemieckiej obrony przeciwlotniczej.**
(AKG)

dze 1800 kg, *Tall Boya* ważącego 5600 kg, *Grand Slama* i *Earth Quake'a* („trzęsienie ziemi") mających po 10000 kg; jednoczesnym użyciem bomb zapalających, ważących zaledwie 1,7 kg, ale za to bardzo skutecznych w atakach na miasta, na przykład na Hamburg czy Norymbergę. Zrzucane są też bomby z opóźnionym zapłonem, które uniemożliwiają uprzątnięcie ruin. W czasie konferencji w Casablance, bardziej niż do tej pory, ujawnia się chęć Churchilla całkowitego sterroryzowania Rzeszy: „Będziemy bombardować terytorium Niemiec dzień i noc, coraz bardziej zaciekle, miesiąc po miesiącu będziemy zrzucać coraz większą liczbę bomb, pogrążymy naród niemiecki w rozpaczy większej niż ta, w której pogrążył on całą ludzkość".



Dzienne naloty dywanowe

Ze swojej strony Amerykanie wybrali strategię nalotów dywanowych przeprowadzanych w ciągu dnia. W dzień widoczność jest zdecydowanie lepsza, co pozwala na precyzyjniejsze niszczenie celów: mostów, dworców i fabryk, których nie zniszczono podczas nalotów strefowych. Lotnictwo amerykańskie ma do swojej dyspozycji bogatą gamę myśliwców i bombowców. Nowe bombowce *Halifax*, *Lancaster*, B-17 i B-29 zdolne są przenosić ogromne ładunki bomb na długie dystanse, jednocześnie wyposażenie ich w potężne karabiny maszynowe pozwala na skuteczną obronę przed niemieckimi myśliwcami. B-29, których seryjna produkcja rozpocznie się w lipcu 1943 r. są prawdziwymi gigantami ważącymi 61 ton, a zdolnymi zabrać z sobą 9 ton bomb na odległość 5 000 km i na pułapie 12 000 m.

Amerykanie bardzo eksponują swoją wyższość techniczną, jednak w końcu na korzyść marszałka Harrisa przemawia stosunek sił. Kwatery główne lotnictwa Stanów Zjednoczonych znajdują się na terenie Wielkiej Brytanii: w High Wycombe, w Sunninghill Park, w Bushy Park. Wreszcie dochodzi do kompromisu: aby ukrócić wzajemne spory, generał Marshall sugeruje, aby szef sztabu RAF-u wyznaczał cele według ich ważności ustalonej przez mieszaną Radę złożoną z amerykańskich i brytyjskich sztabowców. Ta sama zasada ma dotyczyć także częstotliwości ataków. W zamian za to amerykańskie



dowództwo miałoby wolną rękę w wyborze taktyki i ilość eskadr. W praktyce operacje będą kontrolowane, i to pomimo sprzeciwu generała Arnolda, przez brytyjskiego marszałka Portala.

Cele nalotów

Świadomi swojego potencjału wojskowego alianci musieli teraz poradzić sobie z określeniem celów. Harris proponuje plan zaatakowania 60 największych miast Rzeszy. W odpowiedzi amerykańscy eksperci bardzo szybko przedstawili listę kluczowych dla niemieckiej gospodarki gałęzi przemysłu, jednak ich słaba znajomość rzeczy miała przyczynić się do popełnienia wielu istotnych pomyłek. Niektóre cele, witalne dla istnienia Rzeszy, jak np. przemysł energetyczny, fabryki akumulatorów i silników, elektrownie i zakłady chemiczne zostały pominięte na rzecz nalotów na Berlin lub Duisburg, co ze strategicznego punktu widzenia było właściwie mało znaczące. Zniszczenie fabryki akumulatorów w Hagen lub Hanowerze, takich rafinerii ropy jak ta w Neuburg, byłyby dużo większą stratą dla Rzeszy niż nalot na Kolonię. W 1943 r. najwięcej alianckich bomb spadło na szlaki komunikacyjne (we Frankfurcie, Salzburgu, Mannheimie, Würzburgu, Monachium mosty, szosy, linie kolejowe zostały zniszczone w 80%). Stanowiły one 30% ogólnej masy ładunków zrzuconych w tym okresie. Drugie miejsce zajmują miasta (25%), obiekty wojskowe





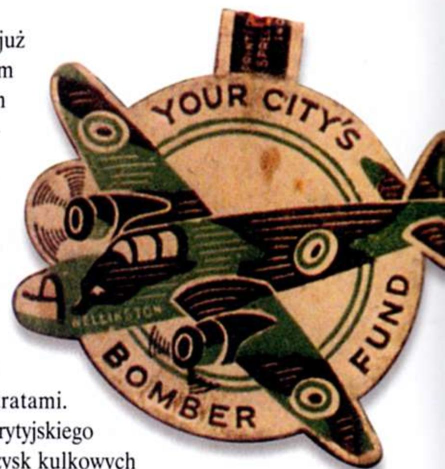
(20%), zakłady przemysłu paliwowego (12%), przemysłu lotniczego (9%) takie jak np. w Augsburgu albo w Wiener Neustadt. Pozostałe 4% przypada na inne dziedziny przemysłu.

W nocy 5 marca 1943 r. nalotem 443 bombowców typu *Lancaster*, *Halifax*, *Stirling* i *Wellington* na Essen rozpoczęła się „Bitwa o zagłębie Ruhry". Przez pięć miesięcy 800 samolotów alianckich dokona 18 000 startów i zrzuci 58 000 ton bomb na największy okręg przemysłowy Rzeszy.

Alianci muszą jednak przyznać, że ich dotychczasowe akcje nie wpłynęły w znaczącym stopniu na dezorganizację przemysłu niemieckiego. Liczby mówią same za siebie: w latach 1942-43 bombowce angielskie i amerykańskie czterokrotnie zwiększają ilość ton bomb zrzuconych na Rzeszę. W tym samym czasie produkcja wojenna Niemiec mimo wszystko podwaja się. Trudności w wykonaniu zadania, jakie stawia przed sobą naczelne dowództwo alianckie, są dodatkowo zwiększone przez reorganizację przemysłu III Rzeszy wprowadzaną w życie przez ministra przemysłu zbrojeniowego, Alberta Speera. W ciągu zaledwie kilku miesięcy, dzięki swojej ogromnej przedsiębiorczości, uruchamia on nowe zakłady produkcyjne, reorganizuje obronę przeciwlotniczą, z powodzeniem maskuje fabryki niezbędne dla podtrzymania wojennej gospodarki, przenosząc je na tereny leżące poza zasięgiem bombardowań. Göring, który już od roku wygłaszał napuszone mowy, w których obiecywał swoim rodakom wielkie zwycięstwo, nie jest w stanie przeszkodzić swojemu rywalowi w zrobieniu błyskawicznej kariery - Speer zostanie już w 1942 r. prawdziwym i niepodzielnym panem niemieckiej gospodarki i zbrojeń.

Porażka alianckich bombardowań, którym nie udaje się złamać potężnego niemieckiego przemysłu, jest tym bardziej gorzka, że okupiona ciężkimi stratami. 17 sierpnia, podczas brytyjskiego nalotu na fabrykę łożysk kulkowych w Schweinfurcie, RAF traci aż 36 z 229 bombowców typu B-17, które biorą udział w operacji. Aż 16% - czyli trzy razy więcej niż dopuszczany przez *Bomber Command* procent strat w trakcie trwania jednego nalotu. Bilans kolejnego nalotu, tym razem amerykańskiego, na ten sam obiekt, 14 października 1943 r., jest jeszcze większą katastrofą: na 288 samolotów biorących w nim udział, aż 62 jest zestrzelonych, zaś 138 - poważnie uszkodzonych. Straty sięgają 20%, a nawet 30%, jeżeli przyjąć za podstawę te samoloty, które faktycznie znalazły się ponad celem. Nauczka wyciągnięta z tej lekcji wydaje się być oczywista: w przeciwieństwie do zapewnień konstruktorów, bombowce alianckie są zbyt łatwym łupem dla niemieckich samolotów myśliwskich i dla obrony przeciwlotniczej Rzeszy.

Bombardowania niemieckich miast napotykają na mniejszy opór. W 1943 r. na miasta Rzeszy pada 135 000 ton bomb. Hamburg, Lubeka, Rostok, Brema, Stut-



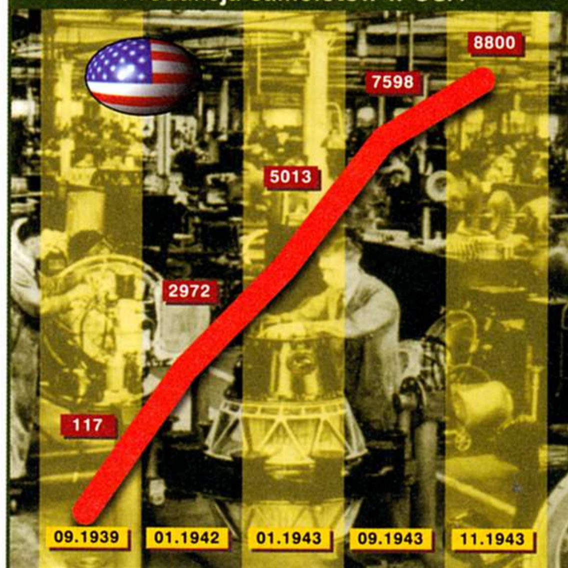
▲ W niemal każdym brytyjskim mieście istniał fundusz mający na celu wsparcie rozwoju bombowców.
(zbiory prywatne)

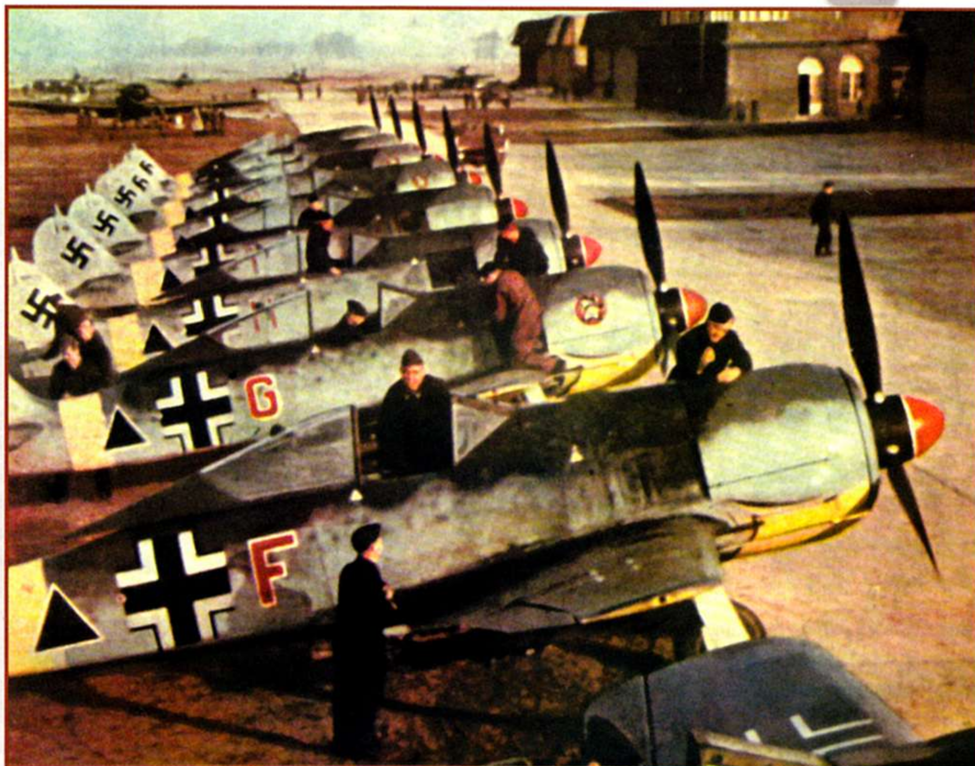


◄ Smugi myśliwców eskortujących amerykańskie bombowce B-17. Niestety, alianckie samoloty myśliwskie miały zbyt mały zasięg, by ubezpieczać eskadry bombowe podczas operacji w głębi Rzeszy, co spowodowało ciężkie straty.
(zbiory prywatne)

Czy wiesz, że...

Dowodzona przez kapitana Wilhelma Moritza niemiecka grupa myśliwska „Udet" (przemianowana potem na „Sturmgruppe Moritz") była wyspecjalizowana w walce z alianckimi bombowcami. Jako oznakę jej członkowie przyjęli stylizowaną parę oczu. Gdy pytano się o pochodzenie tej oznaki, odpowiadali: „Strzelamy dopiero, gdy widzimy oczy pilota".





▲ **Doskonały niemiecki samolot myśliwski *Focke Wulf* 190 miał za zadanie ochronę nieba nad Rzeszą.** *(zbiory prywatne)*

▶ **Przyrząd pokładowy służący do precyzyjnego namierzenia celu bombardowania.** *(zbiory prywatne)*

▼ **Zbombardowana latem 1943 r. rafineria Rhenania-Ossag w Hamburgu.** *(DITE/USIS)*

tgart, Norymberga, miasta Zagłębia Ruhry czy Berlin są głównymi celami nalotów. W przeciwieństwie do fabryk - celów bardziej rozległych i zażarcie bronionych przez skoncentrowaną obronę przeciwlotniczą - miasta są idealnym celem. Szalejące w nich pożary, rozprzestrzeniające się z łatwością za najmniejszym podmuchem wiatru, potęgują zniszczenia, tak jak w Hamburgu, gdzie czterodniowe bombardowanie równa z ziemią 80% miasta, a w ruinach ginie 30 000 jego mieszkańców. Berlin uniknie podobnie gigantycznej masakry jedynie dzięki potężnym betonowym schronom, jakimi usiane jest cała miasto. Bomby obrócą w morze ruin 28 hektarów miasta i skłonią do ucieczki 1,5 mln mieszkańców stolicy Rzeszy. W niemieckiej prasie napisano: „Terror, terror, terror. W najczystszej formie, nagi, krwawy terror. Hamburg został ciężko poszkodowany przez ten przerażający nalot. Jest to fakt stwierdzony i nie będziemy go podważać". Adolf Galland, jeden z asów myśliwskich Luftwaffe donosi: „Fala przerażenia ogarnia cały kraj docierając nawet do najmniejszych wiosek; łuny pożarów widoczne są przez wiele dni w promieniu 180 km. Na drogi wylewa się strumień otępiałych uciekinierów. Wszędzie słychać to samo zdanie : „To, co się stało w Hamburgu, jutro może przydarzyć się tutaj". Nawet nazistowscy dygnitarze zaczynają z obawą patrzeć w przyszłość. Albert Speer wyznaje przyjaciołom, że sześć operacji o podobnym zasięgu mogłoby zmusić Niemcy do kapitulacji. Göring, który w 1940 r. ironizował: „Jeśli chociaż jedna bomba spadnie na Berlin, możecie mnie nazywać Meyerem", jest najbardziej znienawidzonym dygnitarzem w Niemczech. Ludność zostaje poddana bardzo ciężkiej próbie. Ale... Podczas gdy na falach BBC prezenterzy w uniesieniu opowiadają o osiągnięciach brytyjskich lotników, arcybiskup Chichesteru, pod wrażeniem tej zbędnej masakry, ostro potępia w Izbie Gmin bombardowania niemieckich miast.

Nawet nazistowscy dygnitarze zaczynają z obawą patrzeć w przyszłość.

Straty aliantów

Lecz straty aliantów poniesione podczas nalotów są również bardzo ciężkie. Bombowcom, jakie operują nad Niemcami, ogromnie brakuje eskorty myśliwców. Sytuacja ulegnie niewielkiej poprawie w sierpniu 1943 r., wraz z wprowadzeniem do walki samolotów myśliwskich P-47 *Thunderbolt* i P-38 *Lightning* zaopatrzonych w dodatkowe zbiorniki paliwa. To nowoczesne wyposażenie zapewniające alianckim myśliwcom wystarczający zasięg, aby dotrzeć nad Zagłębie Ruhry, niezwykle ułatwia operacje, jednak dalej, zwłaszcza nad Berlinem, bombowce nadal zdane są wyłącznie na na własne siły.

O ile sukcesywnie powtarzane naloty na Hamburg pociągną za sobą utratę zaledwie 58 bombowców z 2 650 biorących w nich udział, czyli 2,25 %, to już w grudniowym nalocie na Berlin alianci stracą



9% samolotów, zaś w nalocie na Lipsk w lutym 1943 r. - 10%. Od końca 1943 r. do początku 1944 r. poziom strat bardzo często okazywał się wyższy niż 5%, przekraczając niejednokrotnie najwyższe normy dopuszczane przez alianckie dowództwo Sił Powietrznych. W ten sposób zaledwie w ciągu kilku miesięcy Amerykanie i Brytyjczycy utracili 4 700 samolotów.

Obrona nieba Rzeszy

Rozmiar strat aliantów dobrze świadczy o skuteczności niemieckiej obrony przeciwlotniczej. Pod koniec 1943 r. niemieckie nocne lotnictwo myśliwskie liczy 700 samolotów rozmaitego typu: Me-109, FW-190, myśliwce-niszczyciele Me-110 i Me-410, dwusilnikowe Do-17. Na początku nocnych nalotów Luftwaffe miała trudności z przechwytywaniem alianckich eskadr, lecz dzięki nowej taktyce, usprawnieniom środków wykrywania i uzbrojenia, jej skuteczność staje się wkrótce porażająca. Zgodnie z taktyką „Wilde Sau" („dzik"), myśliwce niemieckie skupiają swój atak na bombowcach oświetlanych w pobliżu celów ataku przez baterie reflektorów. Samoloty myśliwskie startują z terenu Holandii, bądź z północnych Niemiec, a następnie, naprowadzane na cel przez kontrolę naziemną, przenikają do formacji alianckich bombowców dzięki radarowi pokładowemu SN2 lub *Jagdschloss* i przechodzą do ataku. Stanowiska obrony przeciwlotniczej również znacznie zyskują na sile. Ilość ciężkich dział przeciwlotniczych (88 mm, 105 i 128 mm) zwiększa się z niecałych 800 w 1940 r. do niemal 2 200 pod koniec roku 1943.

Opór, jaki stawia alianckim nalotom zarówno doskonale zorganizowana niemiecka obrona przeciwlotniczą jak i sama ludność Rzeszy, okazuje się imponujący. Bez wątpienia rok 1943 definitywnie rozwieje złudzenia wszystkich tych, którzy sądzili, że systematyczne naloty bombowe na niemieckie miasta załamią i rzucą na kolana społeczeństwo III Rzeszy. Nie udało się również zdruzgotać niemieckiego przemysłu. Cele, jakie stawiali sobie alianci - jednocześnie psychologiczne i strategiczne - nie zostały w pełni osiągnięte, niemniej jednak nie można nie uznać roli, jaką w ostatecznym rozrachunku w kampanii prowadzonej przeciwko Rzeszy odegrały alianckie bombardowania lat 1942-43.

Cele, jakie stawiali sobie alianci - jednocześnie psychologiczne i strategiczne - nie zostały w pełni osiągnięte.

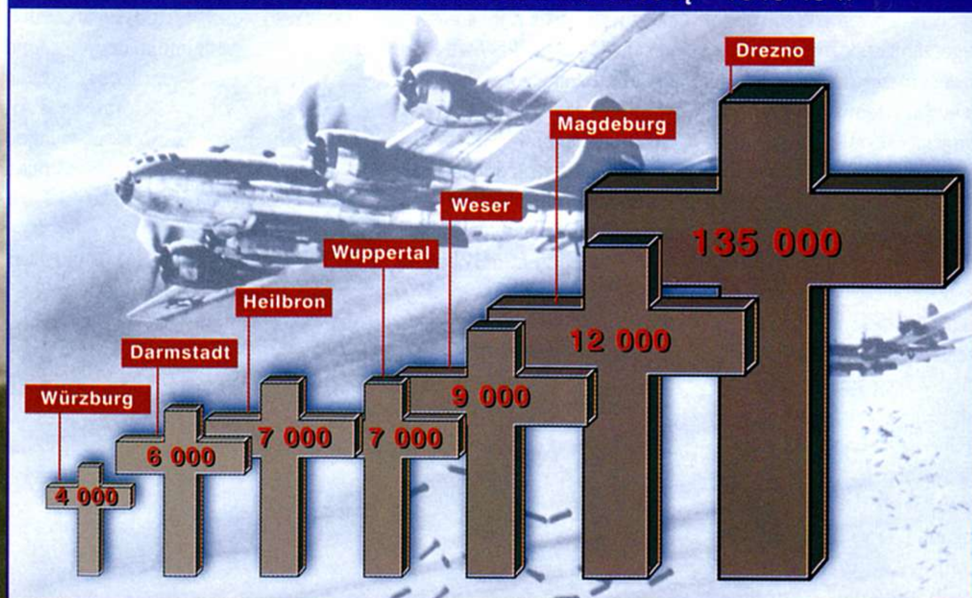
22 VII 1943

• ZSRR: oddziały niemieckie wycofują się z Charkowa.



24 VII 1943

• Włochy: na posiedzeniu Wielkiej Rady Faszystowskiej 19 głosów przeciwko 7 opowiada się za przejęciem przez króla z rąk Mussoliniego naczelnego dowództwa wojsk włoskich.



Polemika w obozie aliantów

Niezgodność w określeniu celów i strategii wspólnego bombardowania Rzeszy przez brytyjskie i amerykańskie dowództwo sprawiła, że rezultat podjętych przez aliantów akcji okazał się o wiele mniej skuteczny, niż przewidywano.

„Szybko zdałem sobie sprawę, że począwszy od 1943 r. bombardowania mogły w znacznym stopniu zadecydować o losach wojny, gdyby próbowano zniszczyć centra przemysłu zbrojeniowego, zamiast dokonywać na ślepo zmasowanych bombardowań" - zauważa minister przemysłu zbrojeniowego III Rzeszy, Albert Speer, w swych „Wspomnieniach". Według niego przyczyną porażki lotnictwa alianckiego, które mogło przecież w krótkim czasie spowolnić niemiecką produkcję i osłabić morale społeczeństwa, była rywalizacja pomiędzy Sztabami Generalnymi USAAF i RAF-u. Na czym polegały zatem owe kontrowersje między Anglikami i Amerykanami i w czym tkwiło ich źródło?

Ważka decyzja

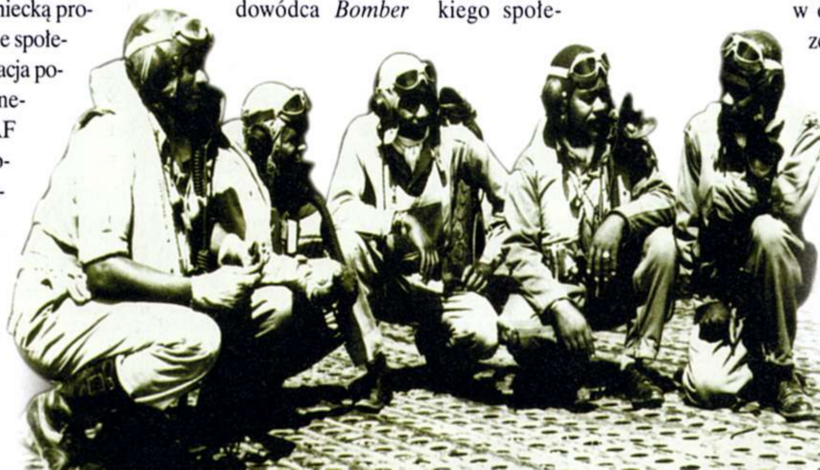
Od lutego 1942 r. Wielka Brytania, jedyne wolne mocarstwo Europy, ponosiła ciężar operacji lotniczych przeciw III Rzeszy. Jednakże na początku 1943 r. zdolność Brytyjczyków do takiego wysiłku sięga kresu: 1400 bombowców zostało strąconych przez niemiecką obronę przeciwlotniczą; strategia nalotów na miasta, przy której obstawał dowódca *Bomber Command* RAF-u, marszałek Harris, zdaje się nie przynosić oczekiwanych efektów. Podczas konferencji w Casablance, odbywającej się od 13 do 24 stycznia 1943 r., Churchill i Roosevelt podejmują decyzję o współpracy między lotnictwem amerykańskim i RAF-em. Celem jest zniszczenie struktur wojskowych i ekonomicznych Niemiec i podkopanie morale niemieckiego społeczeństwa. Jednakże owa współpraca nie odbywa się bez trudności. Pojawiają się trzy główne problemy, które pogłębiają się pod koniec roku: kwestie spójności dowództwa, obrania wspólnej strategii i wreszcie precyzyjnego określenia celów ataków przeciw Rzeszy.

Celem jest zniszczenie struktur wojskowych i ekonomicznych Niemiec.

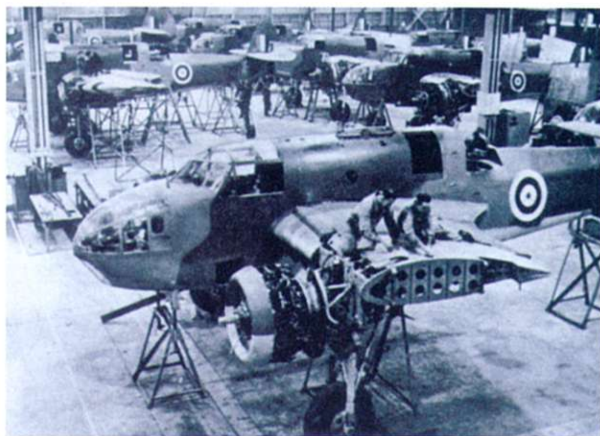
USAAF na Wyspach Brytyjskich

Aby ułatwić skuteczność ataków, Amerykanie rozmieszczają swe sztaby na brytyjskim terytorium: 8 Armia Powietrzna USA instaluje się w High Wycombe, 9 Armia Powietrzna - w Sunninghill Park, a dowództwo amerykańskie Strategicznych Sił Powietrznych w Europie - w Bushy Park w okolicach Londynu, co zdaniem Harrisa daje Anglikom pierwszeństwo dowodzenia. Amerykanie, reprezentowani przez generała Eakera, dowódcę 8 Armii Powietrznej USA, odpowiadają, że potęga finansowa i przemysłowa Ameryki

▲ Amerykańskie „latające fortece" B-17 tuż po zejściu z taśmy produkcyjnej. W 1940 r. w Stanach istniało 11 fabryk samolotów zatrudniających 9500 robotników. W 1943 r. było ich już 41, a liczba zatrudnionych robotników wzrosła do 412000. *(zbiory prywatne)*



◀ Amerykańscy piloci - cenna pomoc RAF-u. *(zbiory prywatne)*



◀ **Na początku wojny Brytyjczycy kładli raczej nacisk na rozwój *Fighter Command* - lotnictwa myśliwskiego odpowiedzialnego za obronę wysp. Dopiero potem zajęto się rozwojem ciężkiego lotnictwa bombowego.**
(zbiory prywatne)



▲ **Po misji. Wypróżnianie łusek ze stanowisk karabinów pokładowych amerykańskiego B-17.**
(zbiory prywatne)

właśnie jej winna przyznać prawo dowodzenia koalicją. Szczególna polemika toczy się wokół „superfortec" B-29. To cenne narzędzie strategiczne podlega wyłącznie amerykańskiemu generałowi Arnoldowi, który kategorycznie odrzuca pomysł dzielenia się zwierzchnictwem z Anglikami. Na krótko kres sporom kładzie szef Sztabu Generalnego armii amerykańskiej, generał Marshall. Proponuje on utworzenie mieszanej Rady, którą kierować będą na zmianę Anglicy i Amerykanie. Dokonuje też podziału obowiązków: dowódca RAF-u wyznaczy cele i częstotliwość ataków; amerykańskie dowództwo wybierze strategię i liczbę wysyłanych eskadr. Każda ze stron przychyla się do zasady wspólnego dowództwa, ale w praktyce operacje kontrolować ma - wbrew oporom Arnolda - marszałek Portal, szef sztabu brytyjskich Sił Powietrznych.

Dniem czy nocą?

Owa decyzja oddala jedynie problem, ponieważ alianci nie są zgodni również i co do strategii. Od 23 lutego 1942 r., chwili objęcia dowództwa nad *Bomber Command*, Harris broni teorii „bombardowania strefowego": aby ograniczyć straty w załogach myśliwce i bombowce atakują nocą kilka precyzyjnie określonych stref dużego miasta, aż do zupełnego ich zniszczenia. Jednak według Amerykanów taktyka owa nie jest skuteczna. Przedkładają nad nią strategię „nalotów dywanowych" w ciągu dnia. Widoczność jest wówczas większa, dzięki czemu piloci mogą lepiej lokalizować cele. Co więcej, łatwiej jest unieszkodliwić obronę przeciwlotniczą w ciągu dnia niż nocą. Po długich dyskusjach USA udostępniają Anglikom nowe radary: *oboe* i H25, w zamian za obietnicę, że tylko niewielka część amerykańskiego kontyngentu będzie uczestniczyła w nocnych nalotach.

W poszukiwaniu kompromisu

Jednak nigdy alianci nie dojdą do całkowitego porozumienia w kwestii celów ataków. Harris przedstawia plan zaatakowania 60 dużych miast niemieckich, podczas gdy amerykańscy eksperci nalegają na zaatakowanie kluczowych dla niemieckiej ekonomii dziedzin przemysłu (fabryk akumulatorów w Hanowerze i Hagen, fabryk łożysk kulkowych, tak niezbędnych dla produkcji sprzętu pancernego, lotniczego i transportowego, czy zapór wodnych w zagłębiu Ruhry).

Bombardowania nie przeszkodzą Niemcom w podwojeniu produkcji wojennej.

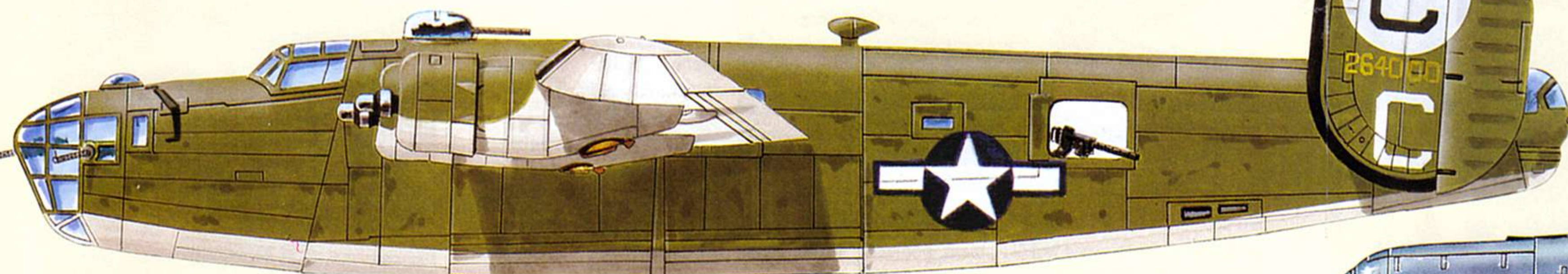
Ów brak porozumienia w znacznej części przyczyni się do skromnych osiągnięć aliantów w 1943 r. Bombardowania nie przeszkodzą Niemcom w podwojeniu produkcji wojennej, podczas gdy 4 700 samolotów amerykańskich i angielskich, w większości bombowców, zostanie strąconych ponad Rzeszą. Umiarkowany bilans 1943 r. tłumaczy się zatem nie tylko przemysłnością Speera, który do obrony Rzeszy zmobilizował 80% Luftwaffe i przeniósł znaczną część zakładów zbrojeniowych na tereny będące poza zasięgiem alianckiego lotnictwa, czy też wyjątkowym uporem ludności, ale również niezdolnością aliantów do określenia wspólnej strategii celów bombardowań i zaprzestania próżnych sporów.

▼ **Zgliszcza Norymbergi po jednym z nalotów dziennych.**
(zbiory prywatne)



CONSOLIDATED B 24D „LIBERATOR"

Jedna z wielu mutacji tego średnio-ciężkiego amerykańskiego bombowca przystosowanego do akcji dziennych. W historii lotnictwa wyprodukowano więcej „Liberatorów" niż jakichkolwiek innych samolotów czterosilnikowych.

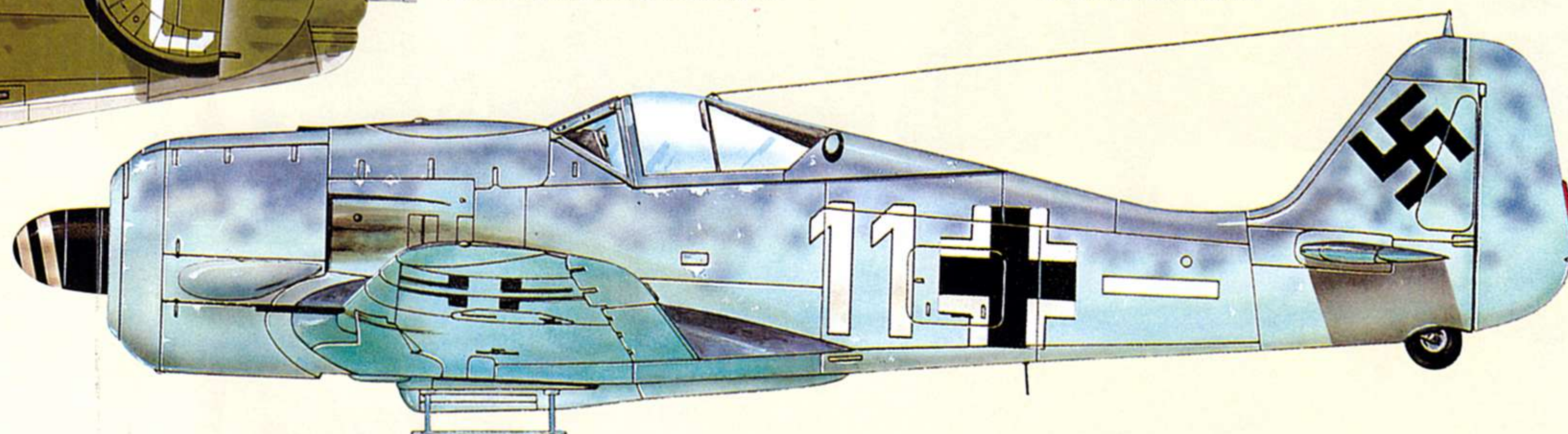


TYP: średnio-ciężki bombowiec
WYMIARY: Długość - 20,47 m
Rozpiętość skrzydeł - 33,53 m
Wysokość - 5,49 m
NAPĘD: 4 silniki Pratt&Whitney R-1830-65 o mocy 1 200 KM
SZYBKOŚĆ maksymalna: 467 km/godz.
ZASIĘG: 3 220 km
PUŁAP: 7 620 m
MASA: maksymalna startowa - 2,95 t
UZBROJENIE: 10 karabinów maszynowych kal. 12,7 mm
ŁADUNEK bomb: do 3,9 t

FOCKE-WULF Fw 190A-8

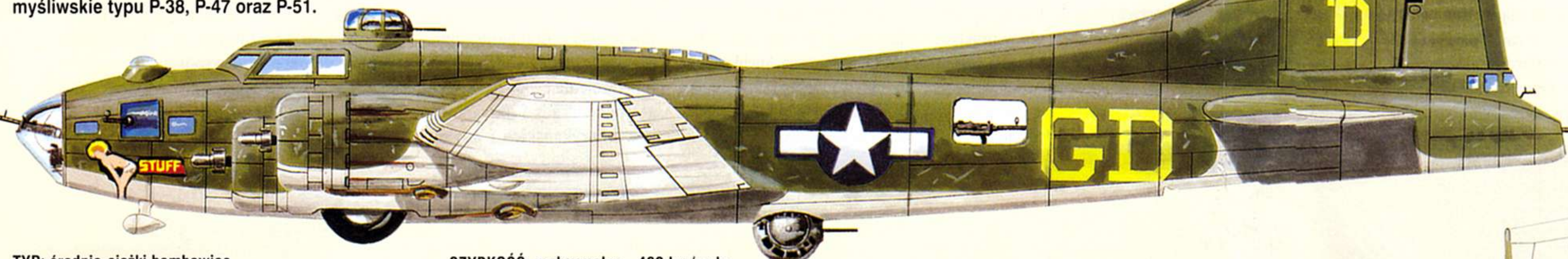
Jeden z wielu wariantów tego znakomitego myśliwca. Mimo iż nie był on przeznaczony do działań nocnych, świetnie sprawdził się podczas walk przeciwko amerykańskim i brytyjskim bombowcom.

TYP: myśliwiec jednomiejscowy
WYMIARY: Długość - 8,84 m Rozpiętość skrzydeł - 10,50 m
Wysokość - 3,96 m
NAPĘD: silnik czternastocylindrowy BMW 801Dg o mocy 1 700 KM
SZYBKOŚĆ: maksymalna - 654 km/godz.
ZASIĘG: 805 km
PUŁAP: 11 400 m
MASA: maksymalna startowa - 4,9 t
UZBROJENIE: 2 karabiny maszynowe kal. 7,92 mm oraz 4 działka kal. 20 mm



BOEING B 17F.70

Jeden z licznych wariantów słynnej „latającej fortecy" - średnio-ciężkiego bombowca amerykańskiego przystosowanego do akcji dziennych. Dla obrony przed samolotami nieprzyjaciela „latające fortece" były eskortowane przez samoloty myśliwskie typu P-38, P-47 oraz P-51.

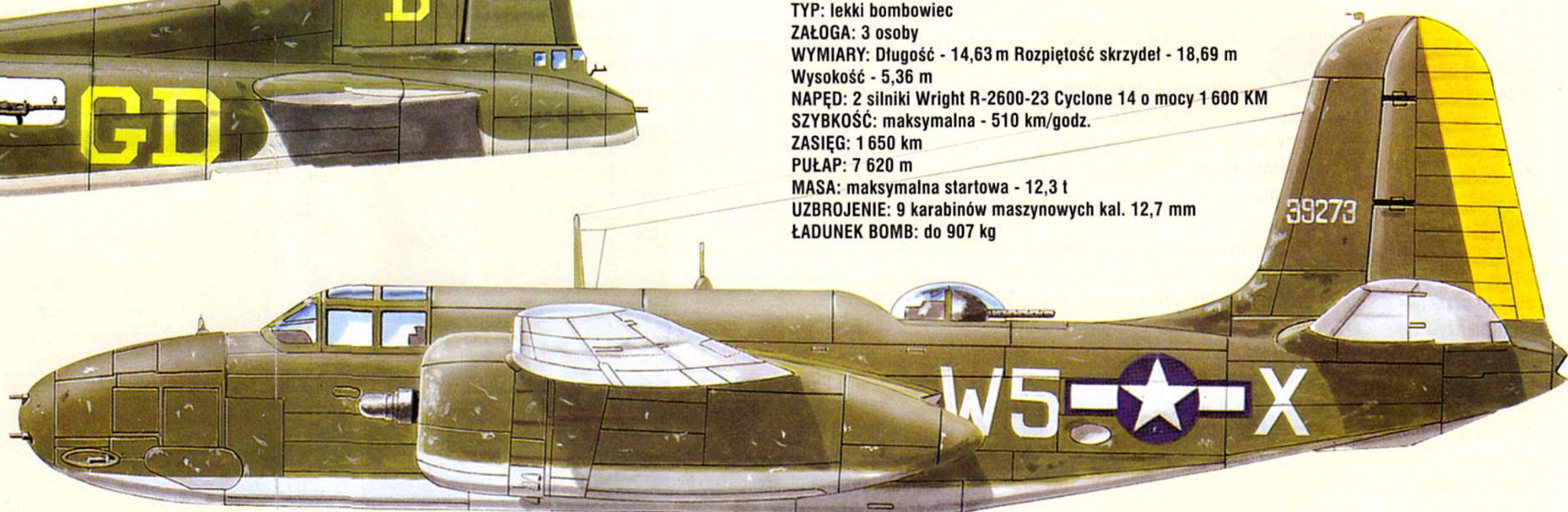


TYP: średnio-ciężki bombowiec
WYMIARY: Długość - 22,78 m
Rozpiętość skrzydeł - 31,62 m
Wysokość - 5,82 m
NAPĘD: 4 silniki Wright Cyclone R-1820-97 o mocy 1 200 KM
SZYBKOŚĆ: maksymalna - 462 km/godz.
ZASIĘG: 3 220 km
PUŁAP: 10 850 m
MASA: maksymalna startowa - 32,66 t
UZBROJENIE: łącznie 10 karabinów maszynowych kal. 12,7 mm
ŁADUNEK bomb: do 7,9 t

DOUGLAS A20G

Jeden z wielu wariantów tego typu samolotów. Był on dostarczany również do ZSRR w ramach „lend-lease'u".

TYP: lekki bombowiec
ZAŁOGA: 3 osoby
WYMIARY: Długość - 14,63 m Rozpiętość skrzydeł - 18,69 m
Wysokość - 5,36 m
NAPĘD: 2 silniki Wright R-2600-23 Cyclone 14 o mocy 1 600 KM
SZYBKOŚĆ: maksymalna - 510 km/godz.
ZASIĘG: 1 650 km
PUŁAP: 7 620 m
MASA: maksymalna startowa - 12,3 t
UZBROJENIE: 9 karabinów maszynowych kal. 12,7 mm
ŁADUNEK BOMB: do 907 kg



Ilustracje: Jean Restayn

NIEKTÓRE TYPY SAMOLOTÓW UŻYTYCH PODCZAS BOMBARDOWANIA I OBRONY NIEBA RZESZY W 1943-44 r.

Za Coventry!

▲ Załoga brytyjskiego bombowca *Halifax* wstępuje na pokład.
(AKG)

▶ Odznaka niemieckiej obrony przeciwlotniczej.
(zbiory prywatne)

▶ Do oświetlania nieba i lokalizacji celów podczas nocnych nalotów niemiecka obrona przeciwlotnicza używała reflektorów.
(zbiory prywatne)

▶ Oznaka na rękaw amerykańskiej 8 *Air Force*, ustanowiona 20 maja 1943 r.
(zbiory prywatne)

Prowadzone systematycznie przez aliantów naloty na ośrodki przemysłowe i miasta Rzeszy mają na celu zarówno złamanie niemieckiej potęgi przemysłowej, jak i ducha społeczeństwa.



Dla pilotów amerykańskich misje bombowe nad terytorium Rzeszy stawały się coraz bardziej ryzykowne - wciąż ulepszany system niemieckiej obrony przeciwlotniczej czynił powrót do bazy niepewnym...

" Nigdy nie bałem się w samolocie tak, jak wtedy. Byłem nawet bardziej przerażony niż nad Ploeszti. Nie mogłem tego zrozumieć, aż dotarło do mnie, że nalot będzie pewnie dużo nas kosztował, a nie przyniesie żadnych korzyści. W tym zadaniu trudno było dostrzec cel, który podtrzymywałby naszą odwagę. Czułem, że był to po prostu „Wielki nalot", który miał dać satysfakcję dowódcom bombowców za to, że zesłali nas do Afryki.

Płonący Liberator szedł wysoko do góry i w lewo, cały czas odpadały od niego płonące kawałki.

Kiedy patrzyłem na dowódcę grupy i zastanawiałem się, w jaki sposób zdołamy przebić się przez ten ogień, pocisk uderzył w sam środek lecącego po prawej stronie przede mną samolotu Matsona. Jego *Liberator* leciał w linii z samolotem McLaughlina, nie z moim. Mac prowadził swoją ukochaną *Ole Irish* na moim prawym skrzydle. Eksplozja nastąpiła tak blisko, że zastanawiałem się, jak z tego wyjdziemy. Wydawało się, że bloki trafionego bombowca się wydęły. Nie rozpadł się, ale odpadły od niego wielkie płaty blachy, a jęzory ognia wypełzały z rozprutych szwów na wszystkie strony. Szarpnął się w górę. Położyliśmy naszą maszynę dziobem w dół, Mac zrobił to samo. Płonący *Liberator* szedł wysoko do góry i w lewo, cały czas odpadały od niego płonące kawałki. Smażył się jak wnętrze piekła.

W następnej chwili zrzuciliśmy bomby. Sierżant Le Jeune, nasz mechanik pokładowy, próbował zamknąć klapy luku bombowego, ponieważ bombardier nie mógł ich dosięgnąć ze swojego miejsca. Komunikacja z załogą w tylnej części samolotu była niemożliwa. Artyleria przeciwlotnicza najwidoczniej





uszkodziła linie interkomu. Zerwała także kilka przewodów hydraulicznych w luku bombowym i dlatego klapy nie chciały się zamknąć. Z otwartymi klapami samolot mógł lecieć z taką szybkością jak pozostałe jedynie wówczas, gdy zwiększył obroty silników. To oznaczało, że albo zostaniemy z tyłu i narazimy się na atak nieprzyjacielskich myśliwców, albo zwiększymy obroty ryzykując, że paliwo skończy się zanim zdołamy przelecieć nad Morzem Śródziemnym. W tym momencie wydawało się, że czeka nas długa droga do domu. [...]

Podczas ostatniej minuty nalotu formacja rozluźniła szyki i teraz znów zaczynała się zwierać. Byliśmy już poza celem i zasięgiem ognia dział. Nie atakowały nas myśliwce nieprzyjaciela, ale przez radio słyszeliśmy rozpaczliwe wołania dobiegające z innych samolotów i innych formacji z tyłu, które nie miały tyle szczęścia, co my. Utrzymywaliśmy się w ciasnym szyku i to najwidoczniej wystarczyło, by choć przez jakiś czas uodpornić nas na ataki. W takich akcjach jak ta ważne było, by lecieć w szyku. Rozproszoną formację Niemcy zawsze atakowali i roznosili na kawałki. By nie zachęcać ich do ataku, dobrze było lecieć w lepszym porządku niż inne grupy. [...]

Wiele maszyn ucierpiało w czasie ostrzału artylerii, ale z tych, które wróciły, nasza była w najgorszym stanie. Wywołałem samolot prowadzący formację i zameldowałem, że wyjdziemy z szyku i poczekamy, aż wylądują inni. Mieliśmy dość paliwa, by wyczekiwać, a nie chcieliśmy ryzykować zablokowania pasów. Dostaliśmy potwierdzenie meldunku i wycofaliśmy się z formacji, delikatnie nurkując w lewo. Mieliśmy za sobą już cztery i pół godziny strachu.

Grupa w zwartym szyku nadlatywała na pasy startowe. Zaczęło się już podchodzenie do lądowania i wielkie samoloty, jeden za drugim, przechylały się ostro w lewo, wypuszczały podwozia i kołowały. Krążyliśmy, czekając na swoją kolej. W końcu ostatni samolot wylądował, a my rozpoczęliśmy żmudny proces awaryjnego, ręcznego wysuwania podwozia. Sierżant Le Jeune poradził sobie tak, jakby robił to codziennie. W końcu wysunął koła, kręcąc korbą z takim wysiłkiem, że mało nie pękł mu kręgosłup. Sprawdził koło zębate i zameldował:

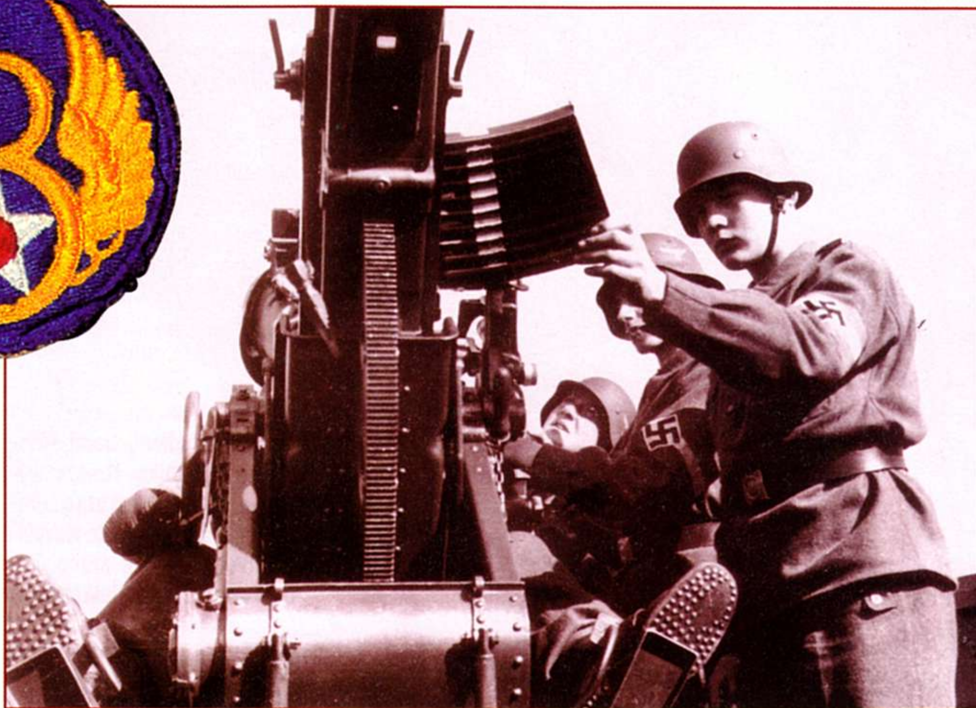
Rozpoczęliśmy żmudny proces awaryjnego, ręcznego wysuwania podwozia.

- Koła wysunięte i zablokowane.

Zerwałem zabezpieczenia i zacząłem otwierać klapy za pomocą ręcznej pompy. Bałem się, że nie działa, bo po pierwszych pięćdziesięciu naciśnięciach kontrolka klap nawet nie drgnęła. W końcu wytworzyło się takie ciśnienie, że klapy zaczęły opuszczać się w dół. [...]

Usiedliśmy łagodnie, z dziobem nieco wyżej niż zwykle. Ed pociągnął ster, ja swój również, tak że dziób wzniósł się jeszcze wyżej, aż usłyszeliśmy, że płoza ogonowa szoruje po twardym pasie. Szorowanie mogło powykrzywiać tylne ścianki, ale nam to odpowiadało: łatwiej było wyhamować i nie kończyć lądowania poza pasem, na nierównym gruncie.

Samolot zwalniał coraz bardziej, aż trzeba było opuścić dziób w dół. Przednie koło uderzyło w ziemię dość mocno i zastanawialiśmy się, czy



▲ **Niemieckie działo przeciwlotnicze obsługiwane przez *Hitlerjugend*. Do obrony Rzeszy mobilizowano całe społeczeństwo.** *(AKG)*





▼ **Brytyjska gra planszowa: Bomber Command.** *(zbiory prywatne)*



▲ Strzelec pokładowy amerykańskiego bombowca typu *Liberator*.

(zbiory prywatne)



▶ „Wstąp do RAF-u". Brytyjskie lotnictwo potrzebowało ochotników.

(zbiory prywatne)



▼ „Air Medal" - amerykańskie odznaczenie za zasługi lotnicze.

(zbiory prywatne)

nie zawiedzie podpórka i nie uderzymy dziobem. Wytrzymała.

- Hamuj, Ed - powiedziałem - Zobaczymy, co się stanie.

Ed zwiększył ciśnienie i hamulce zaskoczyły. Utrzymywał ciśnienie do momentu, aż samolot się zatrzymał. Wypróbował je jeszcze raz, ale wskaźnik pokazywał, że ciśnienie zanikło. Wyłączyliśmy silniki i opuściliśmy poobijany kadłub. Kołowanie bez hamulców jest niebezpieczne. Sposób, w jaki samolot był pilotowany i wylądował, przyniósł zaszczyt Edowi Fowble'owi i jego załodze. Sierżant Le Jeune i Ed zrobili wszystko, co w wypadkach nadzwyczajnych przewiduje podręcznik. Dzięki temu załoga była cała i zdrowa, a samolot miał tylko uszkodzenia odniesione w walce. Obejrzeliśmy go dokładnie zaraz po wylądowaniu. Wszędzie były dziury. Kilku członków załogi zostało trafionych odłamkami, ale nie zdołały one przebić kombinezonów ochronnych. Z przestrzelonych zbiorników sprawiającego przygnębiające wrażenie samolotu smętnie wyciekało paliwo. Zbiorniki trzeba było wymienić, ale ich samozasklepiająca konstrukcja spełniła swoje zadanie i zahamowała wyciek, dzięki czemu w czasie lotu do domu nie straciliśmy zbyt dużo paliwa.

Wszędzie były dziury. Kilku członków załogi zostało trafionych odłamkami, ale nie zdołały przebić kombinezonów ochronnych.

Co za radość! Czułem, że to mój ostatni lot z Afryki. Przynajmniej takie były pogłoski. Teraz mieliśmy być przeniesieni do Anglii. Radość mieszała się jednak z melancholią. Wielu naszych chłopców zostało tego dnia zestrzelonych i niełatwo było o tym zapomnieć. [...] „

Stephen Coonts „Wojna w powietrzu", Wydawnictwo Magnum, Warszawa 1997, str. 92-95



Berlińczykom bombardowania stolicy Rzeszy wydawały się okrutną niesprawiedliwością dziejową. We wszystkich okupowanych krajach prasa niemiecka publikowała nabrzmiałe zemstą relacje.

” Niewidzialna ręka dotknęła mego czoła.

- Czy już może pan otworzyć oczy?

- Tak - odpowiedziałem .

Rozpoznałem głos lekarza.

- Czyli wszystko w porządku - powiedział, oddalając się.

Już przedtem rzucałem ukradkowe, migotliwe spojrzenia, ale dopiero teraz odważyłem się naprawdę otworzyć oczy. Po prawej i po lewej siedziały dzieci, naprzeciw mnie, na ławce - starcy. Właściwie tak jak w pociągu w chwili wyjazdu na wakacje.

Ale, niestety, był to tylko ogromny opancerzony schron. Dwie godziny temu straciłem przytomność na ulicy.

Przeszedł obok mnie jakiś żołnierz z ogromnym wiklinowym koszem przewieszonym przez rękę. Właśnie w ten sposób w czasie wojny wyglądali wędrowni sprzedawcy precli i herbatników, snujący się od kawiarni do kawiarni.

- Wszyscy poszkodowani na drugie piętro - krzyczał, rozdając kromki chleba. Chwyciłem moją porcję i wzrok mój padł na jego ręce. Były całe sczerniałe i pokryte oparzelinami.

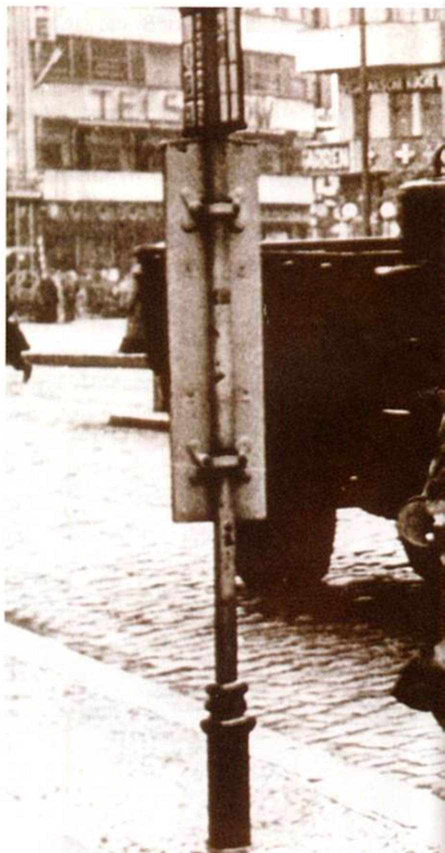
- Wszyscy poszkodowani na drugie piętro! Ławki wokół mnie opustoszały. Pozostałem tak przez moment, ogłupiały, aż wreszcie dotarły do mnie jego słowa:

- Ty też jesteś poszkodowany.

Wyminąłem ludzką masę, która parła na drugie piętro i wydostałem się na zewnątrz schronu.

Cała ulica skąpana była w szarobrunatnej poświacie, która nagle zastąpiła sre-







brzystą mgiełkę spowijającą zwykle Berlin o poranku. Prawie wszędzie płonęło. Ulice spowijał gęsty, duszący dym.

Przed wejściem do Zoo kłębił się jakiś tuzin ludzi. Zupełnie jak latem przed otwarciem ogrodu zdrojowego w jakimś uzdrowisku. Mieszkam tuż obok i w czasach pokoju, latem, często zdarzało mi się przechadzać tędy. Zoo płonęło, a ciekawscy patrzyli na słonia indyjskiego. Niewzruszony w swym majestacie kołysał trąbą, szukając okruchów chleba. Pięć metrów dalej leżało błyszczące stalowo cielsko foki. Następnego dnia dowiedziałem się, że słoń był jedynym z sześciu, który przeżył. [...] Minąłem kina. Z Gedächtniskirche wzbijał się w niebo słup ognia równy okolicznym kamienicom. [...]

Usiłowałem zatelefonować z hotelowej recepcji. Wydawało się, że to tak eleganckie niegdyś miejsce dotknięte zostało trzęsieniem ziemi. Jego granitowe mury zniknęły pod grubą warstwą gipsu. Na wyrwanych kablach kołysały się melancholijnie słuchawki telefoniczne.

Nad kanałem szalał pożar. Dotarłem do siebie po długim szukaniu drogi. Mieszkałem na parterze w uliczce, w której w maju kwitły kasztany. Właśnie w chwili, gdy zbliżałem się do domu, prosto na moje biuro z hurgotem zapadły się dwie płonące krokwie. W miejscu biurka postrzegłem tylko wielki lej wyryty w popiele, wewnątrz którego, rozpalony żarem, królował sejf. Spadł z piętra.

Świtało. [...]

Anglicy zniszczyli w Berlinie trzydzieści pięć szpitali i prawie wszystkie zabytki i kościoły. [...] Jak pomścić te zbrodnię? Spalić brytyjskie kina, czy powiesić jakiegoś ich modnego kompozytora jazzowego „Thank you, Mister Bach“, jeśli tylko wpadnie w nasze ręce. [...] Nasza odpowiedź będzie podyktowana nie tanim sentymentalizmem, a głęboką potrzebą wojenną. Przeprowadzimy ją w taki sposób, że dla tych nędzników, jacy wpadną w spiralę naszej straszliwej zemsty nie pozostanie już nic innego, poza litością. „

Anglicy zniszczyli w Berlinie trzydzieści pięć szpitali i prawie wszystkie zabytki i kościoły. Jak pomścić te zbrodnię? Spalić brytyjskie kina, czy powiesić jakiegoś ich modnego kompozytora jazzowego?

Dwutygodnik „Signal“, r. 1944, n. 3, str. 34-38



◄ **Synchronizacja zegarków przed misją pilotów amerykańskiej 8 *Air Force*.**

(DITE/USIS)

▲ **Hamburg. Zniszczony kościół św. Michała.**

(AKG)

▼ **Członkinie „Służby Przeciwlotniczej“ na Leipziger Platz w Berlinie w 1942 r.**

(AKG)



Ira C. Eaker (1896-1987)

Urodził się 13 kwietnia 1896 r. w Creek Field w Teksasie. Początkowo służył w oddziałach piechoty. W 1917 r., w chwili przystąpienia Stanów Zjednoczonych do wojny, na własne żądanie przeniesiony został do lotnictwa. Początki jego kariery były skromne. Dopiero w 1929 r. zwrócił na siebie uwagę. Wraz z Carlem Spaatzem, na pokładzie trójsilnikowego *Fokkera* C-2A, zaopatrywanego w paliwo bez lądowania, odbył 150-godzinny lot, ustanawiając tym samym rekord przebywania w powietrzu. Kolejnym jego sukcesem będzie przelot bez lądowania nad kontynentem amerykańskim w 1936 r.

Najskuteczniejsza taktyka bombardowań

Eaker nie ogranicza się wyłącznie do wzbudzających podziw wyczynów sportowych. Zafascynowany lotnictwem, interesuje się również jego rolą strategiczną. W oparciu o teorie głoszone przez Williama Mitchella popiera rozwój lotnictwa bombowego. Przyczyni się do przekonania amerykańskiego naczelnego dowództwa o niezbędności tej taktyki dla prowadzenia działań wojennych. Przyjęte przez niego stanowisko zaważy na powierzeniu mu funkcji dowódcy amerykańskich Strategicznych Sił Powietrznych w Europie. Przybędzie on do Wielkiej Brytanii w lutym 1942 r. i wraz ze swym sztabem generalnym zainstaluje swą kwaterę główną w High Wycombe w hrabstwie Buckinghamshire, nieopodal kwatery głównej brytyjskiego *Bomber Command*.

Stawiając czoło sceptycyzmowi Brytyjczyków, niechętnie odnoszących się do planowanych przez niego nalotów dziennych, wraz z generałem-majorem Carlem Spaatzem przyczyni się do uformowania prawdziwego lotniczego korpusu bojowego, niezależnego, dysponującego własnymi lotniskami i własnymi warsztatami naprawczymi. Działalność ta potwierdza dewizę, jaką głosił, uważając bombardowanie strategiczne za niemniej ważne niż utworzenie „drugiego frontu".

Nad terytorium Rzeszy

Świadom, że ni Roosevelt, ni Churchill nie są do końca przekonani o skuteczności popieranych przez niego nalotów podczas dnia, nie wahał się osobiście wziąć udział w pierwszym nalocie amerykańskim na Rzeszę, 17 sierpnia 1942 r. W jego mniemaniu dzienne naloty dywanowe eskadr „latających fortec" B-17 stanowiły klucz do złamania oporu Niemiec. Po konferencji w Casablance, na której podjęto decyzję o usankcjonowaniu nalotów bombowych na Rzeszę jako jednego z głównych elementów strategicznych prowadzonej przeciw niej kampanii, doprowadził do zorganizowania nieustannej ofensywy bombowej, nękającej Rzeszę dzień i noc.

Wraz z generałem-majorem Carlem Spaatzem przyczyni się do uformowania prawdziwego lotniczego korpusu bojowego, niezależnego, dysponującego własnymi lotniskami.



Pomimo strat

Ogromne straty, jakie poniosło amerykańskie lotnictwo podczas nalotów na Rzeszę, choć przyczynią się do ograniczenia jego udziału w dalszych operacjach bombowych, nie podważają jednak tego, że dzienne naloty przeprowadzone przez Stany Zjednoczone były niezbędnym uzupełnieniem nocnych bombardowań prowadzonych przez RAF.

W czerwcu 1943 r. Eaker zostanie awansowany do stopnia generała-porucznika, zaś w 1944 r. zajmie miejsce Arthura Teddera na stanowisku głównego dowódcy Sił Powietrznych w Basenie Śródziemnomorskim. Wykorzysta wówczas stacjonujące we Włoszech jednostki lotnictwa do przeprowadzania nalotów na Niemcy i na Bałkany. W sierpniu 1944 r. dowodzić będzie wsparciem lotniczym desantu aliantów w południowej Francji. Owa operacja nosząca kryptonim „Dragoon" zakończy się pełnym sukcesem lotnictwa i potwierdzi decydującą rolę, jaką odegrało ono w strategii rozwiniętej podczas II wojny światowej.

Po zakończeniu wojny, w latach 1945-47, Ira Eaker pełnić będzie obowiązki szefa sztabu amerykańskich sił powietrznych, po czym wycofa się ze służby wojskowej, by pracować w firmie Hughes Tool w Los Angeles.



◄ Amerykańscy dowódcy planują kolejną operację bombową na terenie Rzeszy. Siedzą m. in. gen. Dwight Eisenhower, generał-major Carl Spaatz i, stojący po lewej, generał-porucznik Ira Eaker.

(zbiory prywatne)

Niemcy pod bombami

Ogromne straty poniesione przez ludność niemiecką nie złamały wiary w nieomylność decyzji Führera. W obliczu zniszczeń społeczeństwo Rzeszy zjednoczyło się w zaciętości wobec Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych.

W roku 1943 następuje eskalacja alianckich bombardowań III Rzeszy. Brytyjczycy powiększają i modernizują swoje lotnictwo strategiczne, dzięki czemu mogą przeprowadzać regularne naloty na niemieckie miasta. Taktyka, którą zastosowano po raz pierwszy w maju 1942 r. w czasie nalotów na Kolonię, zostaje ostatecznie dopracowana. Polega ona na nocnym skomasowanym ataku samolotów brytyjskich na dużą niemiecką aglomerację, która przed właściwym bombardowaniem oświetlona zostaje rakietami świetlnymi. Cała akcja nie trwa dłużej niż 25 do 30 minut. Ciężkie bomby burzące rujnują budynki, niszczą sieć wodociągową. Po nich przychodzi kolej na bomby zapalające. Wzniecone przez nie pożary dopełniają dzieła zniszczenia. Przy korzystnych warunkach atmosferycznych efekty tego typu ataku są katastrofalne. Pożary są podsycane tlenem niesionym przez wiatr, dzięki czemu ogień rozprzestrzenia się z prędkością cyklonu. Ci, którzy chroniąc się przed bombami kryją się w piwnicach i schronach, umierają uduszeni. Wir płomieni wsysa wszystko wokół, co powoduje taki wzrost temperatury, że nawet przedmioty - zdawałoby się - niepalne płoną w oka mgnieniu. To straszliwe zjawisko, które zwielokrotnia niszczycielską moc bomb, ma miejsce między innymi w czasie trwającego nieprzerwanie przez cztery dni bombardowania Hamburga. Pierwsze bombardowania niszczą sieć wodociągową i kanalizacyjną miasta w 847 punktach, następnie bomby zapalające wzniecają pożary. Temperatura wzrasta do 1 200°C tak, iż w chwili, gdy ogień wygasa, tylko 20% zabudowy miasta nadaje się jako tako do dalszego użytkowania. W ruinach spoczywa 40 tys. zabitych, z czego 20% stanowią dzieci. Liczba ofiar jest porównywalna z ilością zabitych w czasie wszystkich niemieckich nalotów na miasta angielskie.

Ci, którzy chroniąc się przed bombami kryją się w piwnicach i schronach, umierają uduszeni.

Grad stali i ognia

Tylko w 1943 r. na Berlin, Lubekę, Rostok, Bremę, Stuttgart, Norymbergę i miasta Zagłębia Ruhry spada 135 tys. ton bomb. Na sam Berlin przypada 50 tys. ton - na skutek bombardowań pozbawiono dachu nad głową około miliona ludzi. Zniszczone przez bomby i pożary miasta układają się w czarną listę: Würzburg (4 tys. zabitych), Darmstadt (6 tys. zabitych), Heilbronn (7 tys.), Wuppertal (7 tys.), Weser (9 tys.), Magdeburg (12 tys.)...

▲ Ulica Kolonii po alianckim ataku bombowym. Widoczne są maszerujący wśród zniszczonego mienia oddziały przeciwlotniczej służby cywilnej „Luftschutz". (AKG)

▼ W części Kolonii ogarniętej płomieniami przechodnie używają chustek w celu ochrony dróg oddechowych przed pyłem i dymem. (AKG)





◀ **Zniszczona dzielnica mieszkaniowa w Stuttgarcie.**
(AKG)

▼ **Bombardowania powodowały przerwanie kanalizacji. Tu: Mieszkańcy wokół pompy w oczekiwaniu na wodę.**
(AKG)

i zraniły 800 tys. cywilów, w tym tysiące przymusowych robotników z krajów okupowanych. Miasta, które przeżyły masowe bombardowania zostały zniszczone w 40-80%.

Powietrzny terror

W 1944 r. alianckie bombardowania przybierają na sile. Angielskie i amerykańskie bombowce startujące z baz we Włoszech i Francji docierają do najdalszych zakątków Niemiec. Każdego wieczoru BBC donosi o zburzeniu kolejnego niemieckiego miasta. Kulminacyjnym punktem powietrznego terroru staje się bombardowanie Drezna w lutym 1945 r., gdzie pod bombami ginie 135 tys. ludzi, czyli dwa razy tyle, ile zginie w pół roku później w Hiroszimie. W sumie alianckie bomby zabiły 500-600 tys.

Pierwsze bombardowania niszczą sieć wodociągową i kanalizacyjną miasta.

Cele i przesłanki

Co chcieli osiągnąć alianci, niszcząc w tak systematyczny sposób miasta niemieckie? Jak na to zareagowało niemieckie społeczeństwo? Czy zbuntowało się przeciwko nazistowskiej dyktaturze?

Brytyjski marszałek sił powietrznych, Harris liczył między innymi na to, że naloty na obiekty cywilne podważą poparcie, jakiego społeczeństwo niemieckie udzielało swym przywódcom.

Uważał także, że należy atakować przede wszystkim robotników, klasę społeczną, która - podobnie jak wyżsi oficerowie wojskowi - jest „piętą achillesową“ każdego dużego uprzemysłowionego kraju. „Jasne jest, że nowym celem będą dzielnice mieszkalne, nie stocznie czy fabryki.“ - pisał w 1941 r. marszałek Portal. Tak więc chodziło o wykopanie przepaści między klasą robotniczą a przywódcami kraju, przepaści podobnej do tej, jaka powstała w carskiej Rosji w 1917 r. na skutek I wojny światowej.





Niespełnione nadzieje

Brytyjskie nadzieje spełzły na niczym. Zamiast podkopać morale ludności cywilnej i pchnąć ją do buntu, bombardowania stały się dla niemieckiego społeczeństwa okazją do wykazania się inicjatywą oraz niewyobrażalną wręcz solidarnością. Za przykład niech posłuży to, że w czasie nalotu w każdym budynku mieszkalnym dyżurował na piętrze cywilny ochotnik z Luftschutzu, którego zadaniem było gaszenie przy pomocy piasku pożarów wzniecanych przez niewielkie bomby zapalające. O ile organy partyjne zdecydowanie nie radziły sobie z sytuacją, o tyle wszystkie instytucje biernej obrony, pomocy i lokalnej administracji działały naprawdę doskonale. W ramach dostępnych środków szybko i skutecznie udzielano pomocy potrzebującym. Nazistowskie władze zdawały sobie z tego sprawę, toteż próbowały upiec i swoją pieczeń przy tym ogniu. W styczniu 1944 r. Bormann polecił, aby wszystkie operacje przeprowadzane przez NSU, organizację niosącą pomoc ofiarom cywilnym, były przeprowadzane pod szyldem NSDAP, ponieważ „Partia (nazistowska) obarczona jest wieloma, mało popularnymi obowiązkami, dlatego należy przypisywać jej wszelkie działania wzbudzające wdzięczność społeczeństwa“. Z tych samych powodów w lipcu Hitler oddał służby biernej obrony pod zarząd władz par-

Bombardowania stały się dla niemieckiego społeczeństwa okazją do wykazania się inicjatywą.

◄ Kobiety należące do berlińskiej ochotniczej służby przeciwlotniczej w piwnicy przerobionej na skład narzędzi.
(AKG)

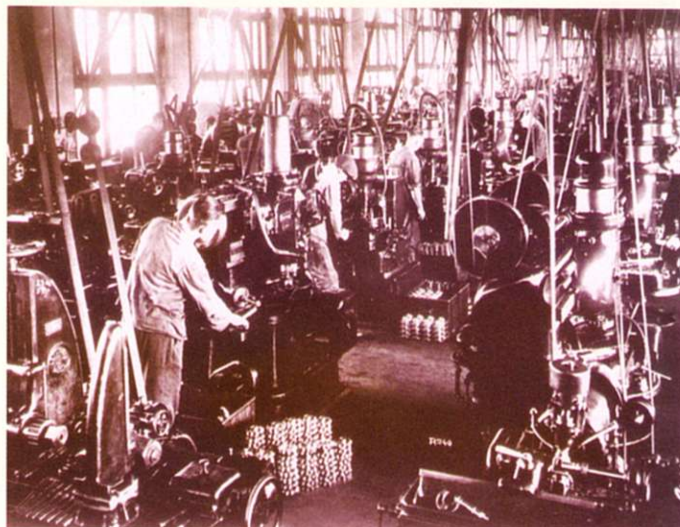


▼ „Nieprzyjaciel widzi twe światło - zgaś je!" - plakat niemiecki nawołujący do przestrzegania zaciemnienia.
(zbiory prywatne)

tyjnych. Partia została obarczona odpowiedzialnością za zakładanie obozów dla uchodźców oraz ewakuowanie ludności z zagrożonych miast.

Bez wyjścia

Oczywiście społeczeństwo nie było aż tak łatwowierne i nie dało się zwieść. „Nikt, kiedy przybija gwoździe, nie myśli o Hitlerze" - napisał w swoim pamiętniku pewien berlińczyk. Bombardowania raczej wzmocniły, zamiast ją osłabić, wolę oporu. Potwierdziły bowiem podkreślaną przez niemiecką propagandę tezę, iż alianci chcą całkowicie zniszczyć naród niemiecki, który więc nie miał innego wyboru poza walką do ostatniego tchnienia tak z Anglikami i Amerykanami, jak i z Rosjanami. „Nikomu nigdy nie uda się nas złamać takimi metodami" - pisał inny mieszkaniec Berlina. Regularnie sporządzane przez SD raporty o stanie morale społeczeństwa wykazywały stały wzrost nienawiści do Göringa i Goebbelsa, pierwszego jako tego, który nie potrafił uchronić Niemiec przed bombardowaniami, drugiego za jego powtarzane bez końca obietnice wspaniałego zwycięstwa, natomiast popularność i szacunek, jakimi cieszył się Hitler wciąż pozostawały znaczne. Przynajmniej do jesieni 1944 r. społeczne poparcie dla Führera wzrastało po każdym jego wystąpieniu. Nigdy też, nawet w ostatnich miesiącach wojny, nazistowska dyktatura nie musiała obawiać się powszechnego buntu czy rozruchów. Były niemiecki dyplomata, Ulrich von Hassel, wyjaśniał w swoich listach wysyłanych do angielskiego przyjaciela, dlaczego wybuch rewolucji w Niemczech jest niemożliwy. Przygotowując rewoltę nie można było liczyć ani na klasę średnią, „zarażoną totalitaryzmem", ani na „wyzyskiwaczy", ani na patriotów, ani na wszystkich tych, którzy wierzyli w plan całkowitego zniszczenia Niemiec przez aliantów. Nie było już w kraju młodych mężczyzn, z wyjątkiem policjantów i 8 mln cudzoziemców. Tak więc łatwo było wyłowić potencjalnych buntowników, których represjonowano w tajemnicy, aby nie uczynić z nich męczenników. Poza tym przynajmniej dziewięć dziesiątych społeczeństwa nie wiedziało, że Niemcy zamordowali setki tysięcy Żydów.



▲ Mimo nalotów, wymagano od przemysłu Rzeszy pracy dla frontu na pełnych obrotach. Tu: zakłady Hanomag w Hanowrze.
(AKG)



► Kolonia 1943 r. Wydawanie żywności tym, którzy w nalotach alianckich postradali dach i mienie.
(AKG)

W telegraficznym skrócie

WARSZAWA

Wczoraj rano zastrzelony został w mieszkaniu własnym w domu przy zbiegu ul. Nowogrodzkiej i Poznańskiej aktor Kazimierz Junosza-Stępowski, który swego czasu dopuścił się grubego wykroczenia w stosunku do interesu narodowego, występując w niemieckim, antypolskim filmie, nakręcanym w Wiedniu.

„Nowy Dzień", Warszawa 6 VII 1943

USA

Paskarstwo w Stanach Zjednoczonych święci prawdziwe triumfy. Jak donosi „Daily Mirror" ostatnio *racketeers* opanowali całkowicie rynek gumy do żucia, wykupując wszelkie jej zapasy i opanowując zupełnie ograniczoną jej produkcję. Także i miejscami siedzącymi w pociągach handlują zorganizowane bandy: za miejsce siedzące w wagonie kolejowym trzeba płacić, poza ceną biletu, 50 a nawet 100 dolarów.

„Nowy Kurier Warszawski", 20 VIII 1943

USA

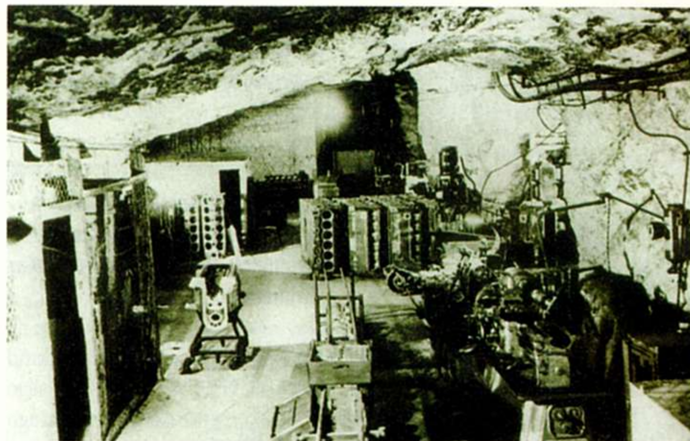
Jak donosi „Daily Herald", 80 żołnierzy brytyjskiej armii kobiecej w Kibworth-Lubenham zastrajkowało, ponieważ „niemożliwe jest być od wczesnego ranka do wieczora na nogach bez ciepłego jedzenia, a potem jeszcze z pustym żołądkiem czekać godzinami na szosie, czy uda się wsiąść do jakiegoś samochodu". Strajkujące amazonki, to rzeczywiście nowość w wojsku!

„Nowy Kurier Warszawski", 20 VIII 1943

WARSZAWA

Z dniem 20 bm. w kinach warszawskich, wzorem Krakowa, wprowadzone zostają numerowane miejsca. Innowacja ta ma za zadanie ułatwić publiczności dobrą widoczność seansów.

„Nowy Kurier Warszawski", 20 VIII 1943



► Część zakładów o wyjątkowym znaczeniu strategicznym została ewakuowana do pieczar, jaskiń i różnego rodzaju tuneli.

(zbiory prywatne)

Wbrew obawom

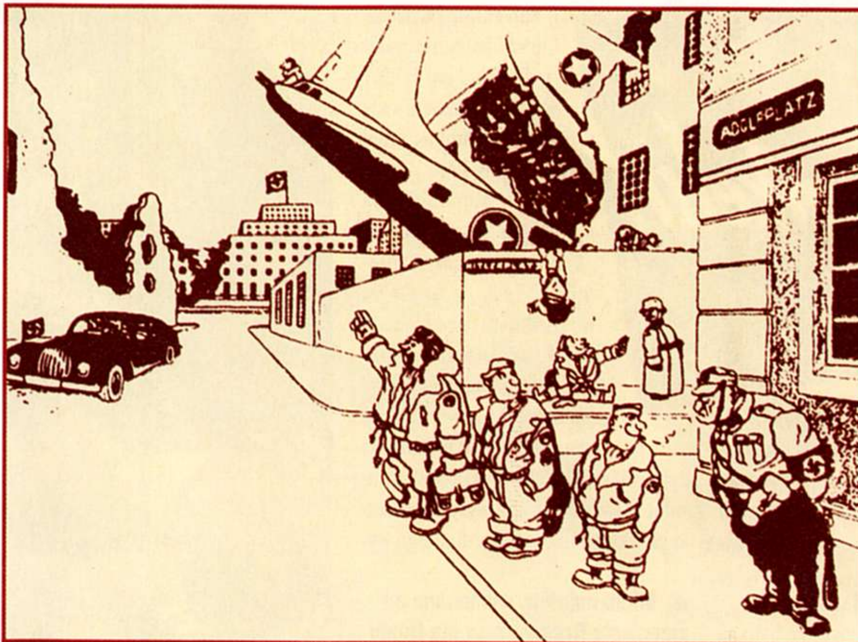
Nie nastąpiło również to, czego tak bardzo obawiały się niemieckie władze, a na co z kolei bardzo liczyli alianci, czyli wybuch paniki wśród ludności miast, która w pośpiechu opuszcza swoje siedziby wstrzymując produkcję przemysłową. Owszem, ilość uciekinierów była znaczna, zwłaszcza nazajutrz po wielkich bombardowaniach, jednak tak samo szybko jak opuszczali oni swoje domostwa, tak samo szybko do nich wracali. Solidarność członków tej samej rodziny, mieszkańców tego samego domu czy dzielnicy pozostała bardzo silna. W Kolonii, kiedy zaproponowano zamieszkanie poza granicami miasta 40 tysiącom ludzi pozbawionych dachu nad głową na skutek bombardowań, zaledwie 4 tys. przyjęło tę propozycję, reszta odmówiła, a baraki, jakie dla nich wybudowano, pozostały puste.

A jednak konieczne

Czy zatem cała operacja sterroryzowania ludności niemieckiej poprzez bombardowanie miast okazała się chybiona? Pomimo iż aliantom nie udało się ani złamać morale społeczeństwa niemieckiego, ani pchnąć go przeciw jego przywódcom, bombardowania wywarły zdecydowany wpływ na dalszy przebieg wojny. Konieczność dokonywania napraw odciągnęła część siły roboczej od produkcji zbrojeniowej. Około dwa miliony mężczyzn zostało zablokowanych przy budowie i obsłudze stanowisk obrony przeciwlotniczej, o tyle więc mniej trafiło na front. Wreszcie Luftwaffe musiała wycofać z frontu wschodniego znaczną ilość samolotów, aby przy ich pomocy próbować zagrodzić drogę alianckim bombowcom.

Pozostaje więc tylko pytanie, czy nie można było osiągnąć tych samych rezultatów koncentrując całą siłę nalotów wyłącznie na potencjale produkcyjnym III Rzeszy.

HUMOR I SATYRA



— !!! —

◄ Załoga strąconego amerykańskiego bombowca „łapie" taksówkę na berlińskiej ulicy pod podejrzliwym okiem *schupo*. Karykatura z prasy amerykańskiej.

(zbiory prywatne)

BERLIN PO NALOTACH

Po Berlinie sobie tuptam
Patrzę: trup tu, patrzę trup tam.
Trupki całe, części trupka,
Rączka, pupka, część kadłubka.
W krąg współbraci krążą grupki,
Układają trupki w kupki.

Jan Zaborowski, z „Luźnej Kartki", 1943 r.

— !!! —

KTO MA WISIEĆ, NIE UTONIE

Na wojence - jak to ładnie -
Ugrzązł Hitler butem w bagnie,
Lecz pomyślał, że nierównie
Gorzej byłoby mu w... wodzie.
Na to mruknął ktoś na stronie
„Kto ma wisieć, nie utonie".

„Satyra w konspiracji", MON, Warszawa 1948 r.

CZŁONEK ZAŁOGI AMERYKAŃSKIEGO BOMBOWCA

1943



1. Kurtka - kożuszek wz. B 3 • 2. Spodnie na futrze wz. A 6 • 3. Hełm lotniczy, skórzany wz. B 6 • 4. Rękawice na futrze wz A 9 • 5. Buty impregnowane, ocieplane wz. A 6 • 6. Okulary przeciwsłoneczne wz. B 8 • 7. Maska tlenowa wz. A 8 B • 8. Kamizelka ratunkowa wz. B 1